

CONVENTION TER BFC - Avenant 4 -

Analyse et propositions de la CGT

Les constats :

La déshumanisation des trains et des gares est confirmée même si nous enregistrons le figeage de la distribution dans son volume pour 2020. Pour autant, nous ne sommes pas dupes des enjeux électoraux de 2020, ni de 2021 d'ailleurs. Cela nous interroge sur le devenir de cette mesure et sa justification : l'exécutif cède-t-il à l'attente des usagers et à nos arguments ou aux électeurs ?

La promotion massive des canaux de distribution alternatifs à la présence humaine va au-delà de l'accompagnement naturel.

Elle vise au porter à connaissance d'un plus grand nombre pour accélérer le mouvement engagé de la productivité humaine des canaux de distribution. Notons également les expériences de vente chez certains commerçants tournant rapidement au fiasco pour des raisons de sous-rémunération, d'absence de SAV, de service incomplet, ...

Sur la régularisation et la tarification de bord, la notion de lignes avec ou sans présence systématique de contrôleur (notion inconnue de l'utilisateur) crée une inégalité de traitement devant le service sur le territoire, voire sur une même origine destination.

Par la volonté, louable, de ne pas sanctionner des voyageurs de bonne foi, il est créé de véritables usines à gaz, incompréhensibles pour l'utilisateur et difficilement applicables pour les contrôleurs et malheureusement originaires ou amplificatrices de situations conflictuelles. Pour la CGT, il faut éclaircir la situation à minima, par une rédaction claire tout en rappelant qu'avec notre revendication d'une présence de contrôleurs dans tous les trains, ce problème disparaîtrait.

Cette présence humaine formée et qualifiée est gage de sécurité, de sûreté, de lutte contre la fraude et d'accueil de tous les publics, chacun doit en avoir conscience lorsqu'il fait des choix.

Nous apprécions les renforcements de capacités sur Dijon Besançon et Yonne Paris. Toutefois les questions des matériels qui y seront employés ne sauraient être ignorées car elles ne sont pas mineures et manquent singulièrement de souplesse dans la composition (nombre de véhicules) et dans la conformation (place pour vélos, bagages les lundis et vendredis).

Ce point dépasse notre seule région, mais ne peut être éludé pour autant.



Séance
plénière
du
14
février
2020
du
Conseil
Régional
BFC

Avenant 4
de la
convention
TER BFC
Région /
SNCF



Nos propositions :

- ✓ Des moyens supplémentaires doivent être accordés aux régions pour réaliser un transport régional de qualité via un versement transport étendu.
- ✓ Baisser la TVA sur les billets (5,5 % au lieu de 10 %).
- ✓ Augmenter la prise en charge du trajet domicile/travail par les employeurs.
- ✓ Stopper les partenariats public-privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du bâtiment et travaux publics.

Cela permettrait régionalement :

- D'accroître le nombre de Km/train avec du matériel aux capacités adaptées ;
- Pour la distribution et une complémentarité modale : utiliser le réseau SNCF pour sa diversité (physique, téléphonique, internet) qui couvre la diversité des utilisateurs (jeunes, seniors, urbains, ruraux, ...) ;
- De maintenir la présence humaine dans les gares et les trains.



La CGT est pour des trains avec Contrôleurs car :

- Un ASCT, agent du service Commercial Train -le vrai nom des contrôleurs - est avant tout un agent d'accompagnement chargé de fonctions liées à la sécurité. Il nécessite une solide formation, une aptitude médicale rigoureuse, assermenté.
- Il a en outre des missions d'assistance et de renseignements auprès des usagers.

Les services aux usagers pourraient être quantifiés et valorisés au-delà de la simple distribution et pourraient être constitués :

- De la vente physique de titres de transports pour les trains mais également des réseaux de Bus interurbains / urbains ;
- De l'information en situation normale et en situation perturbée ;
- De la prise en charge des usagers ;
- De l'accompagnement durant le voyage par une présence de contrôleurs dans les trains.
- D'une réelle complémentarité modale en utilisant le bus (et la route) comme outil de rabattement et de massification du fer et non comme substitution low-cost.